«СТРАТЕГИЯ ГОТОВА, НО ТРЕБУЕТ ДОРАБОТКИ»

НЕСМОТРЯ НА ТО ЧТО В ПРЕДСТАВЛЕННОЙ В ПРАВИТЕЛЬСТВО РФ В НАЧАЛЕ СЕНТЯБРЯ ЭТОГО ГОДА ДОЛГОСРОЧНОЙ СТРАТЕГИИ РАЗВИТИЯ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА УЧТЕНЫ ПРЕДЛОЖЕНИЯ РЕГИОНОВ И ФЕДЕРАЛЬНЫЕ ПЛАНЫ ПО ИНВЕСТИРОВАНИЮ ОТРАСЛИ, ПРОГРАММА ТРЕБУЕТ СЕРЬЕЗНОЙ ДОРАБОТКИ. О ПРОБЛЕМАХ И ПЕРСПЕКТИВАХ РЕАЛИЗАЦИИ ПРОГРАММЫ КОРРЕСПОНДЕНТУ BUSINESS GUIDE РАССКАЗАЛ МИНИСТР ТРАНСПОРТА РФ ИГОРЬ ЛЕВИТИН.

BUSINESS GUIDE: Стратегия развития железнодорожного транспорта до 2030 года уже одобрена правительством. Есть ли в документе положения, которые не устраивают Минтранс и требуют корректировки?

ИГОРЬ ЛЕВИТИН: Эта программа — плод совместной работы специалистов Минтранса, Федерального агентства железнодорожного транспорта и РЖД. Перед тем как вносить документ на рассмотрение правительства, мы вместе объездили регионы и ознакомились с их предложениями, так что это согласованная стратегия развития. С моей точки зрения, документ получился достаточно взвешенным, но все-таки требует некоторой доработки.

BG: Что именно планируется доработать?

И. Л.: Дело в том, что программа социально-экономического развития страны до 2020 года еще не принята. Только когда будут четко определены приоритеты Министерства экономического развития и торговли, станет ясно, что конкретно нужно откорректировать в стратегии. Безусловно, мы согласовали ее с МЭРТом, но, повторю еще раз, программа социально-экономического развития страны станет базовой для всех остальных документов.

BG: Насколько при разработке стратегии были учтены предложения регионов?

И. Л.: Мы постарались учесть максимум замечаний и предложений регионов, однако принять все предложения по малодеятельным линиям, которые также имеют важное значение, у нас не было возможности. Поэтому мы ограничились замечаниями, которые касаются федерального уровня, то есть путей общего пользования. Остальные вопросы требуют отдельного обсуждения.

Кроме того, регионы высказали пожелание, чтобы в стратегии были учтены компенсации по пригородным перевозкам. К сожалению, мы не можем этого сделать, поскольку данный вопрос находится целиком в компетенции субъектов федерации.

BG: Какие проекты будут финансироваться из федеральных целевых программ?

И. Л.: Это очень важный вопрос. Пока он не до конца согласован с Минфином и МЭРТом. Но в федеральную целевую программу «Развитие транспортной системы России. 2010–2015» мы планируем внести ряд проектов, связанных со стратегией. Речь идет о программах строительства Кузнецовского тоннеля на Дальнем Востоке, скоростной ветки Санкт-Петербург–Хельсинки, железнодорожной ветки вдоль Балтики, которая соединит наши балтийские порты. Кроме того, мы планируем включить в нее компенсацию дальних пассажирских перевозок и перевозок на Дальний Восток.

Сегодня по объективным причинам Дальний Восток не может развиваться так же интенсивно, как центр России. Недостаточные темпы развития сдерживают тариф на перевозку грузов на дальние расстояния. Железнодорожники уже установили понижающий тариф, но этой меры недостаточно. Мы собираемся установить необходимый уровень тарифа за счет компенсации из федерального бюджета.

BG: Каков будет механизм этой компенсации?

«МЫ ПРИЗНАЕМ, ЧТО СУЩЕСТВЕННЫЙ НЕДОСТАТОК СТРАТЕГИИ — ЭТО ОТСУТСТВИЕ МЕХАНИЗМА ПРИВЛЕЧЕНИЯ ЧАСТНОГО ИНВЕСТОРА К РАЗВИТИЮ ПУТЕЙ ОБЩЕГО ПОЛЬЗОВАНИЯ»

ЮРИЙ МАРТЬЯНОВ

И. Л.: Мы можем субсидировать либо услуги перевозчика, либо производителя товара, но сам механизм пока еще не определен. Здесь один из главных вопросов — субсидии производителям угля. Регионы предлагают субсидировать топочные мазуты и энергетические угли в зимний период. Возможно, в перечень товаров будут включены также рыба и продукты питания. Мы хотим, чтобы эти компенсации шли за счет федерального бюджета. Важное значение в этом вопросе будет иметь позиция Министерства экономического развития и торговли и Минфина.

BG: Коррелируется ли программа развития железнодорожного транспорта с программами развития других видов транспорта?

И. Л.: Программы развития всех видов транспорта внесены в Транспортную стратегию России до 2020 года. В правительстве принято решение ограничить ее действие 2020 годом, то есть программой социально-экономического развития Российской Федерации. Потом будет разработана другая стратегия развития, скажем, до 2040 года, и свою новую программу мы будем выстраивать под нее. Действующая программа развития транспортной отрасли была принята пять лет назад. Безусловно, некоторые ее положения придется откорректировать. Например, ту часть, которая касается развития морских портов. Правительство приняло решение развивать Мурманск, балтийские и другие порты, и мы должны сделать так, чтобы они выходили на расчетные объемы погрузки ускоренными темпами. Это значит, что к 2010 году нужно обеспечить те объемы, которых мы предполагали добиться в 2015-м. Когда разрабатывалась транспортная стратегия, было ясно, что развитие портов сдерживается неразвитостью железнодорожных линий, поэтому сегодня требуется соответствующая доработка.

BG: За счет каких средств вы планируете провести эту доработку?

И. Л.: За счет инвестпрограммы ОАО РЖД, инвестфонда и федерального бюджета.

BG: Рассчитываете ли вы на масштабные инвестиции со стороны частного бизнеса?

И. Л.: В части развития инфраструктуры железнодорожного транспорта пока нет ни одного заинтересованного инвестора, кроме РЖД. Мы признаем, что существенный недостаток стратегии — это отсутствие механизма привлечения частного инвестора к развитию путей общего пользования. Приведу пример. Допустим, есть некая припортовая станция и она плохо развита. Владелец порта заинтересован в ее развитии и мог бы, скажем, по концессии работать на этой станции. Поскольку пути общего пользования — тот элемент инфраструктуры, который не подлежит приватизации, единственно возможный вариант — типовая концессия. Здесь можно начать с самого узкого места на всей сети — с припортовых станций. Портовики в принципе готовы вкладывать в это деньги, нужно лишь разработать соответствующий механизм. Моряки, дорожники и летчики уже работают в этом направлении, дело за железнодорожниками.

Вполне реальный вариант совместного инвестирования — строительство Кузнецовского тоннеля. По идее, если бы был порядок возврата инвестиций за счет тарифа, туда мог бы прийти и частник.

BG: Почему же такой механизм до сих пор не освоен?

И. Л.: В том числе потому, что тариф является общим для всей сети. Разложив его на конкретные участки пути, мы могли бы в каждом из них дать в тариф инвестиционную составляющую. Тогда стало бы понятно, откуда инвестор получит деньги.

Почему-то сегодня считается, что РАО ЕЭС инвестиционная составляющая в тарифе нужна, а РЖД — нет. Мы с этим категорически не согласны и считаем, что в тарифе 10-01 должна появиться возможность включать инвестиционную составляющую или привлекать средства из федерального бюджета. Эти изменения позволят сделать инвестиции РЖД прозрачными и начать привлекать сторонних инвесторов. Сейчас ОАО РЖД инвестирует свои средства исключительно за счет амортизации. На мой взгляд, это не совсем правильно.

BG: Разделяет ли вашу точку зрения РЖД?

И. Л.: Думаю, что да. Но более конкретно мы будем рассматривать эти вопросы в рамках реализации целевой модели до 2010 года.

BG: Кто, по вашему мнению, станет основным инвестором программы, когда будет отработан механизм ее действия? Стоит ли рассчитывать на заинтересованность иностранных компаний?

И. Л.: Вряд ли. Скорее всего, это будут российские компании — портовики, грузоотправители массовых грузов. Особенно актуальным вопрос инвестирования станет для них тогда, когда они начнут наращивать объемы погрузки и столкнутся с проблемой пропускной способности железной дороги. Уверен, что это время уже не за горами.

Интервью взял **ВЛАДИМИР ЗМЕЮЩЕНКО**

ПИОНЕР ГОССЛУЖБЫ

Игорь Евгеньевич Левитин возглавляет Министерство транспорта РФ с мая 2004 года. Окончил Ленинградское училище железнодорожных войск и военных сообщений и Военную академию тыла и транспорта по специальности «инженер путей сообщения». В 1980-х годах был назначен сначала военным комендантом железнодорожного участка Байкало-Амурской магистрали, затем заместителем начальника военных сообщений Московской железной дороги. В 1995 году занял пост вице-президента Финансово-промышленной компании железнодорожного транспорта, в 1998 году назначен заместителем генерального директора ЗАО «Северстальтранс». Входил в состав общественного совета при правительственной комиссии по реформе железнодорожного транспорта. В марте 2004 года возглавил созданное в результате административной реформы Министерство транспорта и связи. Назначение господина Левитина, не имевшего опыта государственной службы, стало самым громким в правительстве Михаила Фрадкова. В 2006 году руководил деятельностью правительственных комиссий по расследованию причин и оказанию помощи пострадавшим в авиакатастрофах под Иркутском, Сочи и Донецком. В июне 2007 года стал членом наблюдательного совета государственной корпорации «Банк развития и внешнеэкономической деятельности (Внешэкономбанк)». В сентябре 2007 года специальным указом президента Владимира Путина назначен членом совета при президенте РФ по развитию физической культуры и спорта, спорта высших достижений, подготовке и проведению XXII зимних Олимпийских игр и XI зимних Параолимпийских игр 2014 года в Сочи. Игорь Левитин — кандидат политических наук, доцент, преподаватель Московского государственного открытого педагогического университета.